

VW Scene

INTERNATIONAL

Deutschland € 3,80 Januar 2011

Österreich € 4,60 • Schweiz sfr 7,80

• BeNeLux € 4,80 • Frankreich € 4,80

• Griechenland € 5,30 • Italien € 5,30

• Spanien € 5,30 • Finnland € 5,30

• Portugal (cont.) € 5,30 • Slowenien € 5,30

• Slowakei € 6,00 • Norwegen nok 51,00

K 19032

4 198435 03803

01

Fahrkultur.RUHR2010
— die Highlights —



See-Fahrer

**Modern
Oldschool**



**Berg-
Spezialist**



**Golf voller
Überraschungen**



Das große Krabbeln

Schneller Bergrenner – 71er Käfer

Günter Miethke ist schon seit frühester Kindheit ein Autonarr und somit war es nur verständlich, dass er mit Beginn der Volljährigkeit seinen Führerschein in der Hand hielt. 1994 stieg er in den Käfer-Cup ein, nach einer längeren Pause geht er heute im 1302 am Berg auf die Jagd nach Zehntelsekunden.

Beim Osnabrücker Bergrennen knackte Günter seine persönliche Marke



Die Magnesium-Dreiteiler werden nach jedem Lauf auf Hockglanz poliert



OMP-Schalensitz und 6-Punkt-Gurt sorgen für guten Halt im Renn-Käfer

Am 1. April 1973 nahm der Niedersachse an der ersten Scherzrallye in seiner Heimatstadt Helmstedt teil. "Zum echten Motorsport bin ich ein Jahr später gekommen. Ich fuhr dann bis 1979 auf einem Opel Kadett C GT/E Rallyes und bin durch einen guten Freund zum Slalom gekommen", erinnert sich der heute 55-Jährige noch gerne zurück. Anfang der 90er Jahre wurde sein Interesse am neuen Käfer-Cup immer größer, bis er 1994 selber einstieg. "Das war der Beginn meiner Käfer-Leidenschaft. Der Fahrzeugaufbau war relativ einfach und somit zugleich servicefreundlich, was die ganze Sache sehr preiswert gestaltete", so Günter, der bis zur Einstellung des Cups 1999 in dieser Rennserie fuhr.



Günter ist halt sehr detailverliebt...

Danach verkaufte er alles und machte drei Jahre Pause. Doch irgendwie ging ihm der Motorsport nie so richtig aus dem Kopf. "Ich habe in den Fahrzeuganzeigen immer nach einem geeigneten Rennwagen gesucht. Im Jahr 2004 bin ich bei meinem Urlaub auf Sylt in der VW SCENE auf eine sehr interessante Annonce gestoßen. Da bot jemand seinen Käfer mit Rallyeausstattung an", erinnert sich der Fahrlehrer. Der VW stand in der Nähe von Bad Segeberg und lag somit fast auf dem Rückweg nach Hause. Der Fahrzeugzustand war nicht besonders gut, doch der Käfer hatte einige Gimmicks, die Günter sehr interessierten – zum Beispiel vier Federbeine und einen kompletten Überrollkäfig. Des Weiteren war es ein 1302 mit langem Vorderwagen. "Damals als Käfer-Freak musste es unbedingt die flache Windschutzscheibe sein. Heute ärgere ich mich darüber. Ich hätte doch gerne den 1303 gehabt. Dieser ist an

der Windschutzscheibe aerodynamisch viel besser", so Günter, der den Käfer kurz nach der Besichtigung in Schleswig-Holstein abholte. Der Aufbau sollte dann fast drei Jahre in Anspruch nehmen. Wann immer es die Zeit erlaubte, widmete sich der Niedersachsen seinem neuen Renngefährten. Zunächst zerlegte er es in alle Einzelteile und ließ es sandstrahlen. Beim Wiederaufbau verstärkte er viele Teile. Ein besonderes Merkmal seines Renngefährten ist, dass er das Chassis mit der Karosserie verklebt hat – das erhöht die Fahrzeugsteifigkeit. Des Weiteren verschweißte KWM-Motorsport die Sicherheitszelle mit der Karosserie. Ursprünglich war dieser Käfer für den Boxer-Pokal gedacht. Dieser enthält Disziplinen wie Slalom-, Berg- sowie Rundstreckenrennen. Aber genau das war auch das Problem: "Man baut ein Auto für drei verschiedene Rennarten auf und das funktioniert nicht richtig. Jede der drei Disziplinen hat ihre besonderen Anforderungen", findet Günter. Vor drei Jahren entschied sich der Helmstedter dann für den Bergrennsport und startete anfänglich in der FS-Klasse (Freestyle). Hier sind den Fahrern, was den Umbau ihrer Rennboliden angeht, so gut wie keine Grenzen gesetzt. Im KW-Berg-Cup fühlte sich der Niedersachsen herzlich aufgenommen. Doch bis zum ersten Rennen stand er noch vor einem großen Berg an Aufgaben: Motor, Bremsen sowie das Fahrwerk mussten in die frischlackierte Rohkarosserie eingebaut werden – es gab viele Überlegungen im Vorfeld: "Ich hatte meinen Käfer als relativ leichtes Auto geplant. Er sollte dann mit gezielt eingesetzten Zusatzgewichten ausbalanciert werden und schlussendlich wieder das geforderte Mindestgewicht erreichen", so der Rennfahrer, der den Käfer ursprünglich für Einsätze in der Gruppe H eingeplant hatte. Doch mit dem Typ-1-Motor war er in dieser Klasse nicht konkurrenzfähig. Also musste ein Typ 4 her. Nach langer Suche fand der Helmstedter einen Motorenbauer, der ihm ein leistungsfähiges Aggregat zusammenstellte.



Nur noch wenige Sekunden bis zum Start...

Doch der Motor war nicht standfest, was zu vielen Rennausfällen führte. Daraufhin wandte sich Günter an Kurt Hassmann, aus dem Käfer-Cup bekannt: "Sein Motor hat zwar weniger Leistung als der vorherige, aber er hält. Ich fahre ihn bereits in der zweiten Saison und habe bis auf die nötigen Routinearbeiten, wie Ventile nachschauen oder Vergaser synchronisieren noch keine Probleme gehabt", freut sich Günter. Doch wer schnell fährt, muss auch zielgenau bremsen können. Hier kam für Günter nur die Anlage des Porsche 944 in Frage. So hatte er die Möglichkeit, 15"-Slicks mit Rennbremsbelägen zu fahren. Günter experimentierte auch mit 17-Zöllern – die sahen zwar gut aus, brachten aber keine Vorteile. In einem befreundeten Betrieb wurden die Bremsscheiben nachträglich gelocht. "Pro Scheibe waren es sage und schreibe 2,5 kg Gewichtsersparnis", merkt der Niedersachsen an. Als Günter den Käfer im Jahr 2004 gekauft hatte, waren an der Vorderachse gekürzte Original-Dämpfer



sowie an der Hinterachse Tuningfedern verbaut. Alles war für den damaligen Rallyeeinsatz abgestimmt und somit sehr weich. Bis 2006 ist er mit dieser Einstellung Rennen gefahren. "Ich musste meinen Käfer regelrecht in die Kurven zwingen. Ich habe mir zusammen mit meinem Sohn Heiko Gedanken gemacht und wir sind bei der Firma Eibach sowie Bilstein vorstellig geworden", erinnert sich Günter. An der Vorderachse wurden dann Bilstein-Alurenndämpfer vom Golf I verbaut und die Hinterachse erhielt Alustoßdämpfer aus der ehemaligen Formel Super V. Zusammen mit der Firma Eibach nutzte Günter die Winterpause 2009/10, um neue Federraten abzustimmen. Das Resultat war unter anderem, dass alle Stabis ausgebaut

wurden. An der Vorderachse verbaute Günter Dreieckslenker von Thomas Wöhr, wie sie auch im Formel-Sport zum Einsatz kommen. "Dieser Umbau bringt mir im Vergleich zur letzten Saison etwa 2 Sekunden pro Rennkilometer", so der Bergspezialist. Das Fahrwerk ist so konstruiert, dass er die Federbeine pro Achse vor Ort innerhalb von 15 Minuten komplett wechseln kann. Weitere Veränderungen waren, dass die vorderen Kotflügel auf der Innenseite ausgeschnitten sind. So kann die angestaute Luft ungehindert entweichen. Auch die hinteren Kotflügelbleche sind aerodynamisch optimiert worden. "Ich musste von den Käfer-Liebhauern viel Hohn und Spott über mich ergehen lassen. Aber für mich war es wichtig,

Günter Miethke



Mit 659 kg Gesamtgewicht hat Günter den Leichtbau zur Perfektion getrieben

Scene Facts

Typ: 1302 • **Baujahr:** 1971 • **Motor:** 1971-ccm-Boxer (Typ 4), leistungsoptimiert von Hassmann Motorsport, 48er Weber-Vergaser, Elektrolüfter, keine Lichtmaschine, Trockensumpfschmierung mit rund 8 l Ölinhalt • **Leistung:** 195 PS • **Kraftübertragung:** Heckantrieb, 4-Gang-Gehäuse mit gradverzahnten Gangrädern, klauengeschaltet, 200-mm-Sintermetall-Rennkupplung (Sachs Motorsport), verstellbare Differentialsperre, kurze Schaltwege • **Auspuff:** Fächerkrümmer und Endschalldämpfer Eigenbau, Motorsport-Katalysator • **Fahrwerk:** Eibach/Bilstein-Federbeine v+h, Dreieckslenker vorne, Porsche-Aluschräglenslenker hinten, keine Stabilisatoren, alle Gelenke Uniball, auf Uniball umgebaute Rollenlenkung, direkter übersetzt • **Bremsanlage:** Porsche-944-Schwimmsattelbremse mit innenbelüfteten 285-mm-Scheiben und 265-mm-Scheiben (v/h), gewichtsoptimierte Porsche-Bremssättel mit Pagid-Renn-Bremsbelägen, Porsche-Alu-Hauptbremszylinder, Tilton-Bremsregelventil, keine Handbremse • **Felgen:** dreiteilige Magnesium-Rennsportfelgen, 8 und 10 x 15 (v/h) • **Bereifung:** Avon (Slicks und Regenreifen), 8,0/21,5-15 und 10,0/21,5-15 (v/h) • **Karosserie:** Makrolon-Scheiben, div. Kohlefaser-Karosserieteile (Remmele Motorsport), Dachkantenspoilerlippe, Gewicht: 659 kg • **Interieur:** 36er OMP-Lenkrad, GA-6-Punkt-Gurt, OMP-Schalensitz, VDO-Drehzahlmesser, VDO- und Motometer-Zusatzinstrumente, Edelstahl-Schaltstock, DMSB-zertifizierte Einschweißzelle (KWM Sportwagen Service), Gloria-2kg-Handfeuerlöcher, Kohlefaser-Armaturenbrett, FIA-Tank (10 Liter)

*(Halter- bzw. Herstellerangaben)



Viele Fahrzeugteile wie Hauben, Kotflügel oder Türen bestehen aus Kohlefaser



Auch das Armaturenbrett ist aus Kohlefaser gefertigt



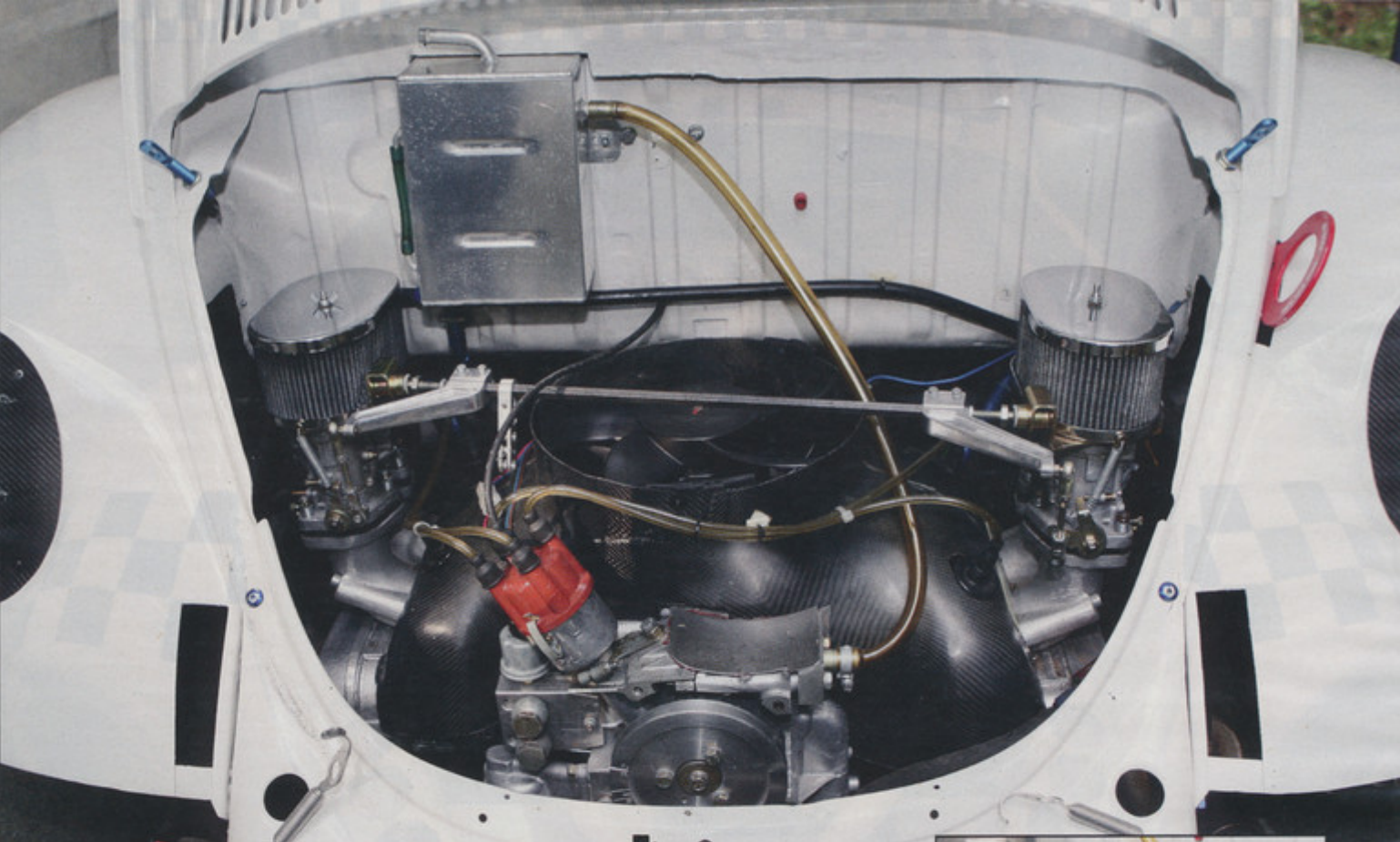
Die VDO-Zusatzinstrumente geben Extraauskünfte über den Käfer

2011 soll ein neues 5-Gang-Getriebe höhere Endgeschwindigkeiten zulassen



dass ich auch da die Luft aus den Kotflügeln bekomme. Jede Sekunde zählt halt im Bergsport", entschuldigt der Helmstedter lächelnd seine Tat. Ein weiterer Nebeneffekt war, dass dadurch die Motorkühlung extrem verbessert wurde. Gerade an warmen Sommertagen lässt die Motorleistung, weil er auch Vergaser fährt, spürbar nach. Günter denkt zur Zeit über eine Einspritzanlage nach. Die Auspuffanlage wurde für diese Saison komplett überarbeitet. Grund war der sehr weit vorne sitzende Katalysator, der viel Leistung schluckte. Nun sitzt er ganz am Ende des Auspuffs.

Beim Bergrennen in Unterfranken Mitte September stieß Günter mit seinem weißen Rennkäfer mit der Höchstgeschwindigkeit auf den ultralangen Geraden an seine Grenzen: "Ich fuhr ständig im Drehzahlbegrenzer. Das war sehr ärgerlich, da gerade dort meine Konkurrenten Zeit auf mich gut gemacht haben." In der Winterpause 10/11 wird es

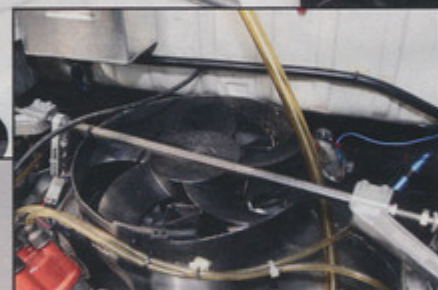


Bei 7.400 U/min entfaltet der Boxer seine ganze Kraft von 195 PS

Der massive Seitenaufprallschutz sorgt für zusätzliche Verwindungssteifigkeit



Die Sicherheitszelle ist fest mit der Karosserie verschweißt

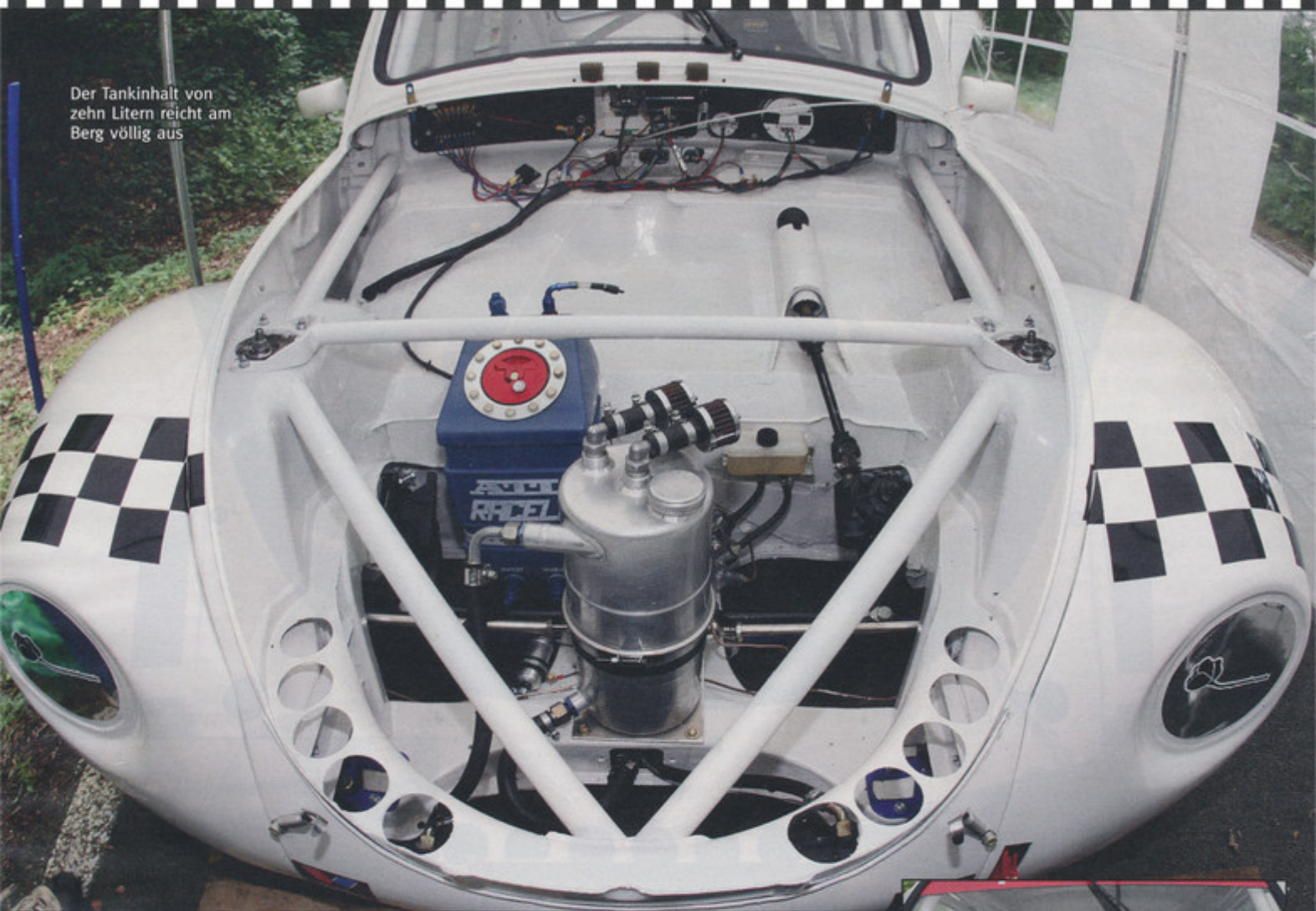


Cooler Klima dank Elektrolüfter

einen Wechsel auf ein 5-Gang-Getriebe geben. Günter möchte das neue Getriebe gerne aus Nostalgiegründen in das alte 4-Gang-Gehäuse bauen. Das wird auf jeden Fall eine schwierige Aufgabe für seinen Getriebebauer, da es gradverzahnt und höchstwahrscheinlich auch sequentiell zu schalten sein wird. Die Rennsaison 2010 verlief für Günter Miethke recht rund. Weder Ausfälle noch Unfälle prägten das Jahr, sondern nur gute Ergebnisse. "Der Käfer fuhr anfangs wie auf Eis. Erst schob er über die Vorderräder, anschließend über die Hinterräder. Ich fuhr probeweise einen extrem starken Nachlauf von ca. 7 Grad. Diesen veränderten wir auf gute 3 Grad und er war wieder fahrbar", erinnert sich der Niedersachse an die ersten Rennmeter im luxemburgischen Eschdorf. Danach hat er zusammen mit seinen Mechanikern die Lenkung zu einer Rollen-Lenkung umgebaut. "Davon gibt es nur drei Stück auf der ganzen Welt.



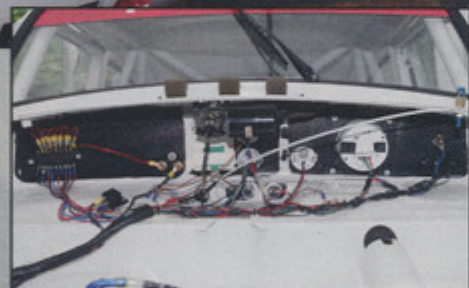
Der Tankinhalt von zehn Litern reicht am Berg völlig aus



Der Vorteil ist, dass ich von Volleinschlag links bis Volleinschlag rechts nur zwei Lenkrad-Umdrehungen benötige“, merkt der Rennfahrer an. Seinen ersten Klassensieg in der Saison fuhr Günter beim Ibergrennen in Heiligenstadt nach einem 2. Platz in Wolsfeld ein. Nach einem warmen und trockenen Trainingsamstag beim Hauensteiner Bergrennen in Hausen/Rhön, regnete es am Sonntag wie aus Kübeln. Ein Verbremser in der ersten Kurve des letzten Laufs kostete Günter einen erneuten Klassensieg. Dieser Fehler spülte ihn sogar auf einen dritten Platz in der Klasse. Nur 14 Tage später ging es nach Osnabrück. Im dritten Wertungslauf knackte Günter die erhoffte 1:09-min-Zeit und war sichtlich glücklich. Der zweite Platz in der Klasse spielte in diesem Moment nur eine untergeordnete Nebenrolle. Mitte September traf sich die Bergrennszene in Eichenbühl. Auf drei Streckenabschnitten fuhr der Helmstedter bis in den Drehzahlbegrenzer. Hier verlor er gegenüber seinen Konkurrenten fast jeweils

drei Sekunden. Das bedeutete nur Platz vier von sechs Startern in seiner Klasse. Für das große KW-Berg-Cup-Finale Anfang Oktober in Mickhausen hatte sich Günter noch einmal einiges vorgenommen. Doch die Problematik steckt manchmal im Detail. In diesem Fall war es ein kaputter Hauptbremszylinder, der den Käfer-Freund zur Aufgabe zwang: „Ich hatte ein weiches Bremspedal und zeitweise kaum Bremsdruck. Um mich aber für das Sonntagsrennen zu qualifizieren, musste ich mindestens zwei Trainingsläufe haben. Naja, dann bin ich halt mit halber Bremskraft gestartet.“ Leider konnte er nicht mehr rechtzeitig Ersatz beschaffen und nach einer Schrecksekunde im ersten Training, in der er bei 150 km/h den Käfer in einer nassen Waldpassage auf Slicks gerade noch retten konnte, beschloss Günter, das Glück nicht weiter herauszufordern: „Schade, es hätte ein schöner Saisonabschluss werden sollen...“

Text & Fotos: Michael Heckel



Selten kann man einem Rennwagen so schön hinter die Instrumente schauen...



Porsche-Aluschräglenker an der Hinterachse

Der handgefertigte Fächerkrümmer gleicht einem abstrakten Kunstwerk



Poster herunterladen...

KLICK
hier

